Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4953

19. 06. 96

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/4137 Nr. 2.52 –

Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind
KOM-Nr. (95) 729 endg.
Ratsdok. – Nr. 4749/96

A. Problem

Der Verordnungsvorschlag strebt an, durch einen Neuerlaß dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 1. Juni 1994 gerecht zu werden, mit dem die Kabotage-Verordnung (Nr. 2454/92) für nichtig erklärt worden war.

B. Lösung

Neben der bisher üblichen Kabotage im Gelegenheitsverkehr und in Sonderlinienverkehren innerhalb einer Grenzzone soll es nach den Vorstellungen der Europäischen Kommission auch zulässig sein, im Rahmen EU-interner grenzüberschreitender Linienverkehre Personen im selben Mitgliedstaat befördern zu dürfen und Kabotage im innerstaatlichen Linien- und Sonderlinienverkehr durchführen zu können.

Der Deutsche Bundestag stimmt der Verordnung nur insoweit zu, als er die Freigabe der Kabotage bei Gelegenheitsverkehren und für Personenbeförderungen innerhalb eines Mitgliedstaates im Rahmen internationaler Linienverkehre innerhalb der EU vorsieht.

Er lehnt aber die Freigabe der Kabotage im öffentlichen Personennahverkehr oder bei Sonderlinienverkehren im Nahbereich ab. Er fordert die Bundesregierung auf, sich auf EU-Ebene nachdrücklich dafür einzusetzen, daß vor weiteren Deregulierungsschritten deutliche Harmonisierungsschritte insbesondere im Be-

reich der sozialen Rahmenbedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs umgesetzt werden.

Mehrheit im Ausschuß

C. Alternativen

Kenntnisnahme des Verordnungsvorschlags ohne Annahme einer Entschließung oder Annahme eines Entschließungsantrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, in dem der Verordnungsvorschlag aus mehreren Gründen ausdrücklich begrüßt wird.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Vorschlag der EU-Kommission, der die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 des Rates über die Freigabe der Kabotage im Straßenpersonenverkehr ablösen soll, erlaubt nicht nur – wie bislang – eine Kabotage im Gelegenheitsverkehr und in Sonderlinienverkehren innerhalb einer Grenzzone. Vielmehr soll darüber hinaus auch zulässig sein,

a) im Rahmen EU-interner grenzüberschreitender Linienverkehre Personen auch im selben Mitgliedstaat befördern zu dürfen und

b) Kabotage im innerstaatlichen Linien- und Sonderlinienverkehr durchführen zu können.

Gegen eine Kabotage im innerstaatlichen Linien- und Sonderlinienverkehr, insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), bestehen erhebliche Bedenken: Die Abhängigkeit breiter Schichten der Bevölkerung von einem leistungsstarken und attraktiven ÖPNV auf der Straße und dessen Notwendigkeit aus sozial-, umwelt- und verkehrspolitischen Gründen als wirkungsvolle Ergänzung oder Alternative zum motorisierten Individualverkehr erfordern auf Dauer angelegte Organisationsstrukturen. Unerläßlich ist die Kontinuität der beteiligten Unternehmen im Rahmen der ihnen erteilten Genehmigungen.

Eine nur zeitweilige, allein an wirtschaftlichen und unternehmensbezogenen Interessen, die der öffentlichen Kontrolle entzogen sind, ausgerichtete Beteiligung eines Unternehmens am ÖPNV in einem anderen Mitgliedstaat gefährdet dort den Bestand der gewachsenen ÖPNV-Strukturen und die wirtschaftliche Stabilität der öffentlichen Verpflichtungen unterworfenen ÖPNV-Unternehmen. Das gilt auch für den Fall von Anmietverkehren mit ausländischen Vertragsunternehmen zu den Kosten ihres Niederlassungsstaates. Die Vergleichbarkeit der Wettbewerbsbedingungen der in einem Mitgliedstaat am ÖPNV beteiligten Unternehmen ist Voraussetzung eines ausreichenden Bestandes nationaler ÖPNV-Unternehmen und der Leistungsfähigkeit des gesamten ÖPNV in einem Mitgliedstaat. Das ist nur gewährleistet, wenn sich am ÖPNV in einem Mitgliedstaat nur Unternehmen beteiligen, die dort niedergelassen sind. Ansonsten droht die Gefahr eines Verdrängungswettbewerbes durch Kostenunterbietungen bei Löhnen und sozialen Bedingungen.

Der Deutsche Bundestag ist der Auffassung, daß dem Kommissionsvorschlag einer Kabotage-Verordnung nicht zugestimmt werden kann, soweit er vor allem die zeitweilige Beteiligung ausländischer Omnibusunternehmen am ÖPNV eines Mitgliedstaates oder an Sonderlinienverkehren im Nahbereich vorsieht.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. dem Kommissionsvorschlag einer Kabotage-Verordnung nur insoweit zuzustimmen, als er die Freigabe der Kabotage bei Gelegenheitsverkehren und für Personenbeförderungen innerhalb eines Mitgliedstaates im Rahmen internationaler Linienverkehre innerhalb der EU vorsieht, und

2. den Kommissionsvorschlag im übrigen abzulehnen, insbesondere, soweit er die Freigabe der Kabotage im ÖPNV oder bei Sonderlinienverkehren im Nahbereich vorsieht,

3. sich bei den künftigen Verhandlungen auf EU-Ebene nachdrücklich dafür einzusetzen, daß vor weiteren Deregulierungsschritten deutliche Harmonisierungsschritte insbesondere im Bereich der sozialen Rahmenbedingungen des ÖPNV umgesetzt werden.

Bonn, den 8. Mai 1996

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	**Heide Mattischeck**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Heide Mattischeck

I.

Der Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (Anlage), ist zur alleinigen Beratung an den Ausschuß für Verkehr überwiesen worden (Drucksache 13/4137 Nr. 2.52 vom 18. März 1996). Er hat den Verordnungsvorschlag am 29. April 1996 und am 8. Mai 1996 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS die obige Beschlußempfehlung angenommen. Ein Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde demgegenüber mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Gruppe der PDS abgelehnt.

II.

Der Verordnungsvorschlag der EU-Kommission erlaubt nicht nur – wie bisher – eine Kabotage im Gelegenheitsverkehr und in Sonderlinienverkehren innerhalb einer Grenzzone, sondern darüber hinaus im Rahmen EU-interner grenzüberschreitender Linienverkehre auch die Beförderung von Personen im selben Mitgliedstaat und Kabotage im innerstaatlichen Linien- und Sonderlinienverkehr.

III.

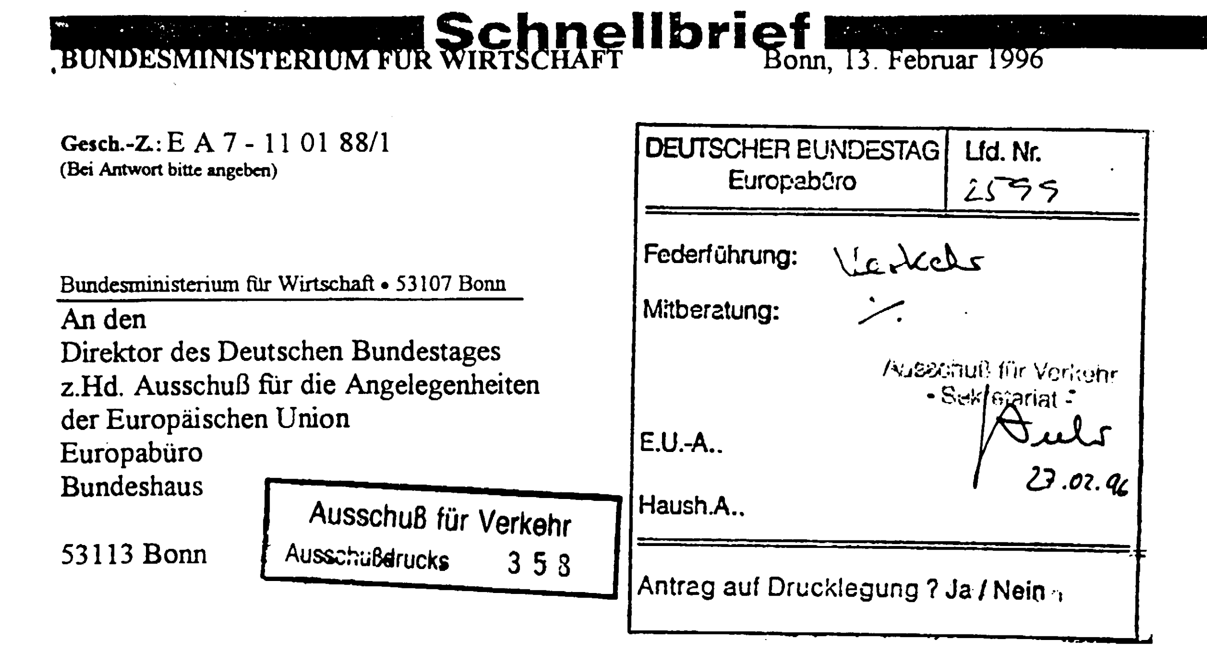
Die Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. stellten in den Ausschußberatungen fest, daß durch den neuen Verordnungsvorschlag der innerstaatliche Linienverkehr sowie der Nahverkehr in die Kabotagefreiheit einbezogen und damit ein weiterer Liberalisierungsschritt erfolgen würde. Sie vertraten aber die Auffassung, daß sozial- und umweltpolitische Standards den gleichen Rang wie der Grundsatz der Liberalisierung einnehmen müßten. Auch müßte der Wettbewerb unter zumindest annähernd gleichen Bedingungen stattfinden, da sonst die Gefahr des Arbeitsplatztransfers zu groß sei. Die Bundesregierung solle daher aufgefordert werden, dem Kommissionsvorschlag nur insoweit zuzustimmen, als er die Freigabe der Kabotage bei Gelegenheitsverkehren und für Personenbeförderungen innerhalb eines Mitgliedstaates im Rahmen internationaler Linienverkehre innerhalb der EU vorsehe, den Kommissionsvorschlag im übrigen abzulehnen, insbesondere, soweit er die Freigabe der Kabotage im öffentlichen Personennahverkehr oder bei Sonderlinienverkehren im Nahbereich vorsehe. Außerdem soll die Bundesregierung aufgefordert werden, sich auf EU-Ebene nachdrücklich dafür einzusetzen, daß vor weiteren Deregulierungsschritten deutliche Harmonisierungsschritte insbesondere im Bereich der sozialen Rahmenbedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs umgesetzt werden.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßte demgegenüber in einem Entschließungsantrag den Verordnungsvorschlag, der auch für den öffentlichen Personennahverkehr mehr Wettbewerb bringe und so ein verbessertes Verkehrsangebot für die gesamte Bevölkerung finanzierbar mache. Man müsse wegkommen von der starren Linienkonzession hin zu einer aufgabenträgerbezogenen Gebietskonzession, um so durch die Reform des bisherigen Konzessionsrechts die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern. Mit Hilfe öffentlicher Ausschreibungen könne und müsse dafür gesorgt werden, daß es kein Sozialdumping zu Lasten der Arbeitnehmer in den Verkehrsunternehmen gebe, die Verkehrssicherheit nicht in Frage gestellt werde und über aufgabenträgerbezogene Gebietskonzessionen im Einklang mit dem EG-Recht nachteilige Wirkungen der Marktöffnung verhindert werden.

Bonn, den 8. Mai 1996

Heide Mattischeck
Berichterstatterin

Anlage



Schnellbrief

BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT Bonn, 13. Februar 1996

Gesch.-Z.: E A 7 - 11 01 88/1
(Bei Antwort bitte angeben)

Bundesministerium für Wirtschaft • 53107 Bonn

An den
Direktor des Deutschen Bundestages
z.Hd. Ausschuß für die Angelegenheiten
der Europäischen Union
Europabüro
Bundeshaus

53113 Bonn

Ausschuß für Verkehr
Ausschußdrucks 358

DEUTSCHER BUNDESTAG Europabüro	Lfd. Nr. 2599
Federführung: Verkehr	
Mitberatung: ./.	
E.U.-A..	Ausschuß für Verkehr • Sekretariat • 23.02.96
Haush.A..	
Antrag auf Drucklegung ? Ja / Nein	

Betr.: Unterrichtung gemäß §§ 3 ff. des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bundesregierung und Deutschem Bundestag in Angelegenheiten der Europäischen Union (EUZBBG) vom 12. März 1993, BGBl. I S. 311;
hier: Verkehrspolitik in der Europäischen Union

Hiermit übersende ich die Vorlage (19-fach) der Kommission der Europäischen Union:

Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind.

KOM-Nr. (95) 729endg., 96/0002 (SYN)
RS/DOC 4749/96, LIMITE, TRANS 15 vom 6.2.1996

Durch diesen Vorschlag soll die Verordnung (EWG) 2454/92 vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, im Anschluß an das Urteil des Gerichtshofs vom 1. Juni 1994 ersetzt werden, durch das die genannte Verordnung für nichtig erklärt wurde. Der Gerichtshof hat beschlossen, die Wirkungen der für nichtig erklärten Verordnung aufrechtzuerhalten, bis eine neue Verordnung erlassen wird, damit der Grad der Liberalisierung, der in diesem Bereich bereits erreicht wurde, nicht in Frage gestellt wird. Durch den neuen Vorschlag wird weitgehend die für nichtig erklärte Verordnung übernommen und der Anwendungsbereich der Verordnung ausgeweitet.

Da sich der Vorschlag auf Artikel 75 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft in der Fassung des Vertrags über die Europäische Union stützt, ist das Verfahren der Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament anzuwenden und der Wirtschafts- und Sozialausschuß anzuhören.

Der Rat müßte seinen gemeinsamen Standpunkt im Juni 1996 festlegen. Das Europäische Parla ment und der Wirtschafts- und Sozialausschuß müßten daher ihre Stellungnahmen im April 19 abgeben.

Durchdrucke
an Bundeskanzleramt
Referat 031 - mit 1 Anlage

Bundesministerium für Verkehr - **per Fax: 300-2629** -

Im Auftrag

Dr. Rambow

Beglaubigt:

OAR Steinhau

EUROPÄISCHE UNION
DER RAT

Brüssel, den 5. Februar 1996 (06.02)
(OR. f)

Interinstitutionelles Dossier
Nr. 0002/96 SYN

4749/96

LIMITE

TRANS 15

SCHREIBEN (ÜBERSETZUNG)

der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, unterzeichnet von Herrn Karel VAN MIERT

vom 15. Januar 1996

an S.E. den Präsidenten des Rates der Europäischen Union

Nr. Kommissionsvorschlag: 4749/96 TRANS 15 [KOM(95) 729 endg. 0002/96 SYN]

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von **Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr** innerhalb eines Mitgliedstaats, **in dem sie nicht ansässig sind**

Sehr geehrter Herr Präsident,

ich darf Ihnen einen Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von **Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr** innerhalb eines Mitgliedstaats, **in dem sie nicht ansässig sind**, übermitteln.

Durch diesen Vorschlag soll die Verordnung (EWG) 2454/92 vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, im Anschluß an das Urteil des Gerichtshofs vom 1. Juni 1994 ersetzt werden, durch das die genannte Verordnung für nichtig erklärt wurde. Der Gerichtshof hat beschlossen, die Wirkungen der für nichtig erklärten Verordnung aufrechtzuerhalten, bis eine neue Verordnung erlassen wird, damit der Grad der Liberalisierung, der in diesem Bereich bereits erreicht wurde, nicht in Frage gestellt wird. Durch den neuen Vorschlag wird weitgehend die für nichtig erklärte Verordnung übernommen und der Anwendungsbereich der Verordnung ausgeweitet.

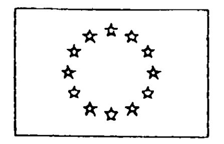
Da sich der Vorschlag auf Artikel 75 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft in der Fassung des Vertrags über die Europäische Union stützt, ist das Verfahren der Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament anzuwenden und der Wirtschafts- und Sozialausschuß anzuhören.

Der Rat müßte seinen gemeinsamen Standpunkt im Juni 1996 festlegen. Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß müßten daher ihre Stellungnahmen im April 1996 abgeben.

(Schlußformel)

gez. Für die Kommission
Karel VAN MIERT
Mitglied

Anl.: Dok. KOM(95) 729 endg. 0002/96 SYN



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 12.01.1996
KOM(95) 729 endg.

96/0002 (SYN)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG (EG) DES RATES

über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind

A. HINTERGRUND

1 Das Urteil des Gerichtshofs vom 22. Mai 1985 in der Rechtssache 13/83 verpflichtet den Rat, binnen einer angemessenen Frist die Dienstleistungsfreiheit im innerstaatlichen Verkehr gemäß Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b des Vertrages zu verwirklichen.

2 Gemäß diesem Urteil hat die Kommission dem Rat am 4. März 1987 einen Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind,[1] vorgelegt. In diesem Vorschlag war vorgesehen, daß jedes gewerbliche Personenkraftverkehrsunternehmen, das in einem Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften ansässig und gemäß der Richtlinie 74/562/EWG des Rates über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers zur grenzüberschreitenden Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen befugt ist, zeitweilig innerstaatliche Personenbeförderungen im gewerblichen Linien-, Gelegenheits- oder Pendelverkehr in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem es niedergelassen ist, durchführen darf.
Die Beförderungen durch nichtansässige Verkehrsunternehmer sollten denselben Rechts- und Verwaltungsvorschriften unterliegen wie die Beförderungen durch heimische Unternehmer. Auf diese Art soll jede Diskriminierung nichtansässiger Verkehrsunternehmer aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder ihres Niederlassungsortes vermieden werden.

3 Das Europäische Parlament hat den Vorschlag der Kommission am 10. März 1988[2] mit drei Änderungen gebilligt. Zwei dieser Änderungsvorschläge wurden von der Kommission akzeptiert, die dem Rat am 4. November 1988 einen geänderten Verordnungsvorschlag[3] vorgelegt hat.

4 Der Rat hat dann am 23. Juli 1992 die Verordnung Nr. 2454/92 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind[4], erlassen. Mit dieser Verordnung sollte die Kabotagefreiheit im Personenkraftverkehr schrittweise eingeführt werden:

---

[1] ABl. Nr. C 77 vom 24.3.1987, S. 13.
[2] ABl. Nr. C 94 vom 11.4.1988, S. 125.
[3] ABl. Nr. C 301 vom 26.11.1988, S. 8.
[4] ABl. Nr. L 251 vom 29.8.1992, S. 1.

- ab dem 1. Januar 1993 für Rundfahrten ohne Aus- und Zusteigemöglichkeit und bestimmte Sonderformen des Linienverkehrs für Arbeitnehmer, Schüler und Studenten in einer 25 Kilometer breiten Grenzzone;
- ab dem 1. Januar 1996 für alle anderen Dienste außer dem Linienverkehr.

Im Hinblick auf letztere besagt der Artikel 3 Absatz 3 folgendes: "Der Rat überprüft die Lage der nicht unter Absatz 2 fallenden Liniendienste nach Unterbreitung des in Artikel 12 genannten Berichts der Kommission und berücksichtigt dabei insbesondere die von den Mitgliedstaaten angewendeten Vorschriften über die Überwachung der Liniendienste und die für sie geltenden Genehmigungsverfahren."

5 Das Europäische Parlament hat am 29. Oktober 1992 Klage auf Nichtigerklärung dieser Verordnung erhoben. In seinem Urteil vom 1. Juni 1994[5] hat der Europäische Gerichtshof die genannte Verordnung mit der Begründung für nichtig erklärt, der Rat habe die Rechte des Parlaments verletzt. Die Verpflichtung, das Parlament nach Artikel 75 des ursprünglichen EWG-Vertrags im Laufe des legislativen Verfahrens anzuhören, schließe die Pflicht ein, es jedesmal erneut anzuhören, wenn eine wesentliche Änderung des Vorschlags, zu dem das Parlament Stellung genommen hat, beabsichtigt ist.

Der Gerichtshof ist der Auffassung, daß "sich aus einem Vergleich des ursprünglichen Vorschlags der Kommission mit der angefochtenen Verordnung ergibt, daß die vorgenommenen Änderungen den Anwendungsbereich der Regelung beim Linienverkehr auf bestimmte Arten des Personenverkehrs mit Kraftomnibussen und auf bestimmte enge Grenzzonen beschränkt haben, so daß sie die Regelung in ihrem Kern berühren. Sie sind daher als wesentlich anzusehen."[6]

Der Gerichtshof hat beschlossen, die Wirkungen der für nichtig erklärten Verordnung aufrechtzuerhalten, bis der Rat nach ordnungsgemäßer Anhörung des Parlaments eine neue Regelung erlassen hat. Damit soll verhindert werden, daß der Grad der Liberalisierung, der mit der Verordnung Nr. 2454/92 erreicht werden sollte, in Frage gestellt wird.

6 Aufgrund des Vertrags über die Europäische Union wurde der Artikel 75 des Vertrags in der Zwischenzeit dahingehend modifiziert, daß das Konsultationsverfahren durch das Verfahren der Zusammenarbeit (mit dem Europäischen Parlament) ersetzt wurde (Artikel 189 c). Folglich kann die gemäß dem Urteil des Gerichtshofs notwendige neue Verordnung nur nach dem neuen Verfahren erlassen werden.

7 Aus diesem Grunde und um die Rechte aller am legislativen Verfahren beteiligten Organe zu wahren, wurde beschlossen, das Verfahren von neuem einzuleiten, und

---

5 Rechtssache C-388/92.

6 Entscheidungsgrund 13.

zwar durch Vorlage eines neuen Verordnungsvorschlags, der sich eng an den Wortlaut der für nichtig erklärten Verordnung anlehnt.

8 In Artikel 3 Absatz 3 und in Artikel 12 der Verordnung Nr. 2454/92 ist vorgesehen, daß die Kommission

- vor dem 31. Dezember 1995 einen Bericht über die Anwendung der Verordnung anfertigt, insbesondere über die Auswirkung der Kabotage auf die einzelstaatlichen Verkehrsmärkte und die Zweckdienlichkeit einer Anwendung auch auf andere Formen des Personenlinienverkehrs;
- dem Rat gegebenenfalls einen den Schlußfolgerungen des Berichts entsprechenden Verordnungsvorschlag vorlegt.

In Anbetracht der außergewöhnlichen Umstände, vor allem der Nichtigerklärung der Verordnung durch den Gerichtshof und der Dringlichkeit, wird dieser Verordnungsvorschlag dem Rat nun vorgelegt, noch bevor der erwähnte Bericht verfaßt werden konnte. Ohnedies darf das Vorschlagsrecht der Kommission nicht von der Erstellung dieses Berichtes abhängig gemacht werden.

9 Die Vollendung des Binnenmarktes, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gemäß dem Vertrag gewährleistet ist, und die Abschaffung der Kontrollen an den Binnengrenzen machen es erforderlich, die Kabotageregelung auf sämtliche Formen des Personenkraftverkehrs, wozu auch der Linienverkehr zählt, auszudehnen.

B. GRÜNDE FÜR EIN TÄTIGWERDEN AUF GEMEINSCHAFTSEBENE

I. Subsidiarität

a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Der Vorschlag soll die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats festlegen, in dem sie nicht ansässig sind ("Kabotage").
Das Hauptziel ist die Dienstleistungsfreiheit im Verkehr und die Beseitigung jeglicher Diskriminierung des Leistungserbringers aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder des Umstandes, daß er in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist als dem, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll.

b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Für die Maßnahme ist ausschließlich die Gemeinschaft zuständig (Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b des Vertrags).

c) Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft [z.B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher]?

Es sind alle Mitgliedstaaten betroffen.
Der Vorschlag übernimmt fast den gesamten Text der Verordnung Nr. 2454/92 des Rates vom 23. Juli 1992, läßt jedoch die Kabotagebeschränkungen für bestimmte Personenbeförderungsdienste wegfallen. Diese neue Verordnung soll die Verordnung Nr. 2454/92 vom 23. Juli 1992 ersetzen, die der Gerichtshof am 1. Juni 1994 aufgrund eines Fehlers im legislativen Verfahren für nichtig erklärt hat.

d) **Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?**

Damit Kabotagetransporte durchgeführt werden können, müssen die Mitgliedstaaten gebietsfremde Verkehrsunternehmer zu nationalen Transportdiensten zulassen. Dieses Verfahren muß in einem genau festgelegten Rahmen ablaufen, damit jede Diskriminierung zwischen Unternehmern aus den verschiedenen Mitgliedstaaten vermieden wird. Der Vorschlag enthält folglich die Rechtsgrundlage für die Kabotage.

e) **Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?**

Nach Erlaß der Kabotageverordnung werden die nationalen Personenbeförderungsdienste für nichtansässige Verkehrsunternehmer zugänglich. Die Möglichkeit zur Erbringung von Kabotagediensten ist ein grundlegendes, vom Vertrag selbst festgeschriebenes Prinzip. Eine eventuelle Untätigkeit der Gemeinschaft wäre ein Verstoß gegen dieses Prinzip, und ihr Preis wäre erheblich, da der wirtschaftliche Fortschritt der Europäischen Union in hohem Maße davon abhängt, ob ihre Verkehrssysteme die notwendige Mobilität von Gütern und Personen gewährleisten können.

f) **Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung...)?**

Der Vorschlag beruht auf der vom Gerichtshof für nichtig erklärten Verordnung Nr. 2454/92 und enthält daher erneut eine Verordnung. Da der Zugang nichtansässiger Personenverkehrsunternehmer zu den nationalen Märkten zu denselben Bedingungen wie für einheimische Unternehmer möglich sein muß, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, ist eine in all ihren Teilen verbindliche und in jedem Mitgliedstaat direkt geltende Verordnung hier die einzig denkbare juristische Lösung.

g) **Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?**

Wie unter Punkt f) bereits erwähnt, ersetzt und modifiziert dieser Vorschlag eine bestehende Verordnung und enthält daher erneut eine Verordnung. Außerdem muß die Straßenkabotage im Personenverkehr in allen Staaten zu denselben Bedingungen mit den gleichen Kontrolldokumenten verwirklicht werden; eine Richtlinie wäre daher kein angemessenes Instrument.

II. Wirtschaftliche Vorteile einer weiteren Harmonisierung

Es muß zunächst darauf hingewiesen werden, daß diese Verordnung auf Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b des Vertrags beruht, nach dem die Dienstleistungsfreiheit im Verkehr verwirklicht werden soll; das bedeutet vor allem die Beseitigung jeglicher Diskriminierung eines Dienstleistungserbringers aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder seines Niederlassungsortes. Der Verordnungsvorschlag bedeutet, daß für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, dieselben Bedingungen und Regeln gelten. Diese Art Verkehr wird üblicherweise als "Kabotage" bezeichnet.

Das stärkste wirtschaftliche Argument für die Kabotage ist, daß ein Unternehmen, das in seinem Niederlassungsstaat zur Durchführung internationaler Personenverkehrsdienste mit Kraftomnibussen befugt ist, auch die Möglichkeit haben soll, nationale Personenverkehrsdienste in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und, seit seiner Schaffung am 1. Juli 1994, in allen Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums durchzuführen. Dieser gemeinsame Markt hat 370 Millionen Einwohner, denen sich durch die Dienstleistungsfreiheit im Verkehr neue Kommunikationsmöglichkeiten eröffnen. Zugleich können sie die Grundlage für neue Arbeitsplätze im Verkehrssektor bilden.

Um im Einklang mit dem Gebot der Nichtdiskriminierung und der erforderlichen Einheitlichkeit im Binnenmarkt jegliche Wettbewerbsverzerrung zu vermeiden, gewährleistet der Verordnungsvorschlag ansässigen und nichtansässigen Unternehmern den Zugang zu den innerstaatlichen Märkten zu denselben Bedingungen. Alle Mitgliedstaaten können jedoch die Kommission befassen, falls ein innerstaatlicher Markt durch die Anwesenheit nichtansässiger Verkehrsunternehmer ernsthaft gestört werden sollte.

C. AKTUELLE SITUATION UND ZIEL DES VORSCHLAGS

I. Aktuelle Situation

Obwohl die Verordnung für nichtig erklärt wurde, hat der Gerichtshof entschieden, ihre Wirkungen aufrechtzuerhalten, bis der Rat nach ordnungsgemäßer Anhörung des Parlaments eine neue Regelung erlassen hat. Dadurch soll verhindert werden, daß der Grad der Liberalisierung, der mit der Verordnung Nr. 2454/92 erreicht werden sollte, in Frage gestellt wird.

Die Verordnung Nr. 2454/92 sah eine Liberalisierung der Kabotage im Personenkraftverkehr in Etappen und unter bestimmten Bedingungen vor:

1. Gelegenheitsverkehr

- Die Zulassung zur Kabotagebeförderung bei Nichtliniendiensten wird bis zum 31. Dezember 1995 auf Rundfahrten ohne Aus- und Zusteigemöglichkeit beschränkt.

Danach ist die Kabotagebeförderung für alle Nichtliniendienste zulässig.

2. Sonderformen des Linienverkehrs

Kabotage bei Sonderformen des Linienverkehrs - Verkehrsdienste, bei denen bestimmte Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluß anderer Fahrgäste befördert werden - konnte nach der Verordnung Nr. 2454/92 nur mit bestimmten Beschränkungen durchgeführt werden:

a) Beschränkungen bezüglich der Art der Dienstleistungen. Es sind ausschließlich Sonderformen des Linienverkehrs zwischen Wohnsitz und Arbeitsstätte für Arbeitnehmer sowie zwischen Wohnsitz und Bildungsstätte für Schüler und Studenten vorgesehen;

b) geographische Beschränkungen. Es sind ausschließlich Dienste im Grenzgebiet eines Mitgliedstaats - einem Streifen von 25 km Breite (Luftlinie) diesseits und jenseits der gemeinsamen Grenze zweier Mitgliedstaaten - vorgesehen, die von Verkehrsunternehmen mit Sitz oder Filiale im Grenzgebiet eines benachbarten Mitgliedstaats durchgeführt werden, und zwar unter folgenden Bedingungen:

- der Ausgangs- und der Bestimmungsort für die Verkehrsdienste befinden sich im Grenzgebiet des Aufnahmestaates, und
- die gesamte Verkehrsstrecke beträgt nicht mehr als 50 km Luftlinie in jeder Richtung.

3. Linienverkehr

Die Kabotage im Linienverkehr war von der für nichtig erklärten Verordnung ausgeklammert. Linienverkehr bedeutet in diesem Zusammenhang die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Fahrstrecke, wobei die Gäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Linienverkehr ist für jedermann ungeachtet einer etwaigen Reservierungspflicht zugänglich.

Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung Nr. 2454/92 sieht vor, daß der Rat die Lage der nicht unter Absatz 2 desselben Artikels fallenden Liniendienste nach Unterbreitung des Kommissionsberichts überprüft, und zwar unter besonderer Berücksichtigung der von den Mitgliedstaaten angewendeten Vorschriften für die Überwachung der Liniendienste und die entsprechenden Genehmigungsverfahren. Der Bericht soll die Anwendung der Verordnung zum Gegenstand haben, insbesondere die Auswirkung der Kabotage auf die einzelstaatlichen Verkehrsmärkte und die Zweckdienlichkeit einer Ausweitung der Anwendung dieser Verordnung auf andere Formen des Personenlinienverkehrs.

II. Ziele des Vorschlags

1 Dem Urteil in der Rechtssache C-388/92, mit dem die Verordnung 2454/92 für nichtig erklärt wurde, soll Folge geleistet werden.

2 In dem betreffenden Sektor soll das Prinzip der Dienstleistungsfreiheit verwirklicht werden, das heißt, alle Beschränkungen für Dienstleistungserbringer aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder weil sie in einem anderen Mitgliedstaat ansässig sind, sollen beseitigt werden.

3 Außerdem sollen die Beschränkungen aufgehoben werden, die am 1. Januar 1996 noch für Sonderformen des Linienverkehrs bestehen.

4 Die Kabotage im Linienverkehr soll eingeführt werden, insbesondere

- bei solchen Diensten, die in Verbindung mit den in der Verordnung Nr. 684/92 geregelten grenzüberschreitenden Linienverkehrsdiensten durchgeführt werden. (Artikel 3 Absatz 2 des Vorschlags)

> Zum heutigen Zeitpunkt sind internationale Linienverkehrsunternehmer nicht befugt, innerstaatliche Verkehrsdienste durchzuführen (bei einem Dienst London - Calais - Paris - Marseille dürfen beispielsweise in London Passagiere nach Frankreich aufgenommen werden, in Calais darf aber niemand mit Fahrtziel Paris zusteigen).

Innerstaatliche Verkehrsleistungen im Rahmen internationaler Verkehrsdienste, die von nichtansässigen Unternehmern erbracht werden, müssen als echter Kabotagedienst betrachtet werden.
Dieser Kabotagedienst muß nach dem Verordnungsvorschlag von den zuständigen Behörden des Aufnahmestaates genehmigt werden. Eine Ablehnung ist nur aus ganz bestimmten Gründen möglich, die größtenteils mit denjenigen in der Verordnung Nr. 684/92 zum grenzüberschreitenden Verkehr übereinstimmen.

- beim Linienverkehr. Auf diese Form des Kabotageverkehrs haben die Mitgliedstaaten die geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaates über die zu bedienenden Verbindungen, die Regelmäßigkeit, Beständigkeit und Häufigkeit des Verkehrs sowie über die Streckenführung anzuwenden. Alle diese Vorschriften sind auf die gebietsfremden Verkehrsunternehmer unter denselben Bedingungen wie auf die heimischen Unternehmer anzuwenden, damit jede Diskriminierung aufgrund von Staatsangehörigkeit oder Niederlassungsort des Unternehmers ausgeschlossen ist. Diese Bedingungen sind häufig in den Verträgen oder Konzessionen betreffend den öffentlichen Personenkraftverkehr in den Mitgliedstaaten festgelegt.
Vorgesehen ist außerdem, daß ein gegebenenfalls zu leistender Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen allen betroffenen Gemeinschaftsunternehmern gewährt wird.

5 Der größte Teil der Vorschriften sollte aus der Verordnung Nr. 2454/92, namentlich aus den Artikeln 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 und 14, übernommen werden.

D. ANMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Artikel 1

Der Artikel 1 des Verordnungsvorschlags nimmt den Wortlaut der für nichtig erklärten Verordnung Nr. 2454/92 in seiner Gesamtheit wieder auf und fügt einen expliziten Hinweis an, daß diejenigen Verkehrsunternehmer, welche die in diesem Artikel festgelegten Bedingungen erfüllen, zur Kabotage zugelassen werden müssen, ohne aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder weil sie in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind als dem, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll, diskriminiert zu werden.

Artikel 2

Dieser Artikel enthält die Definitionen der verschiedenen Verkehrsdienste. Diese Definitionen wurden zum Teil aus der Verordnung Nr. 684/92 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen[7] übernommen, um die für nationale und internationale Verkehrsdienste geltenden Definitionen zu vereinheitlichen.
Im Rahmen dieser Verordnung gibt es vier verschiedene Arten von Diensten: Linienverkehr, Sonderformen des Linienverkehrs, Pendelverkehr und Gelegenheitsverkehr. Die ersten zwei Begriffe bereiten keine Schwierigkeiten. Der Pendelverkehr wurde in der Richtlinie Nr. 684/92 in zwei Kategorien unterteilt, je nachdem, ob die Unterbringung gestellt wird oder nicht. Der Verordnungsvorschlag hat diese Klassifizierung nicht übernommen, zumal die meisten Mitgliedstaaten nur zwischen Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr unterscheiden. Der Pendelverkehr tauchte in der Verordnung Nr. 2454/92 übrigens auch nicht auf.

Artikel 3

Dieser Artikel legt die Marktzugangsbestimmungen dahingehend fest, daß ab Inkrafttreten der Verordnung die Kabotage für folgende Dienste zugelassen ist:
- alle Sonderformen des Linienverkehrs; die Beschränkungen in der Verordnung Nr. 2454/92 entfallen.
- alle Gelegenheitsdienste. Die Zulassung der Kabotage für diese Dienste war bereits gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 2454/92 vorgesehen, demzufolge die Kabotage nach dem 31. Dezember 1995 bei allen Nichtliniendiensten zugelassen sein wird.

Für die Linienverkehrsdienste sind zwei Kabotageregelungen vorgesehen:
- die Kabotage bei Liniendiensten, die in Verbindung mit den in der Verordnung Nr. 684/92 geregelten grenzüberschreitenden Linienverkehrsdiensten durchgeführt werden (Artikel 3 Absatz 2 des Verordnungsvorschlags). Diese Bestimmung ermöglicht den Unternehmern eine bessere Ressourcenallokation; innerstaatlich Dienste in Verbindung mit grenzüberschreitenden Diensten waren bislang noch völlig untersagt.

---

7 ABl. Nr. L 74 vom 20.3. 1992, S. 1.

- die Kabotage im Linienverkehr (Artikel 3 Absatz 3 des Vorschlags). Auf diese Form des Kabotageverkehrs haben die Mitgliedstaaten die geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaates über die zu bedienenden Verbindungen, die Regelmäßigkeit, Beständigkeit und Häufigkeit des Verkehrs sowie über die Streckenführung anzuwenden. Alle diese Vorschriften sind auf die gebietsfremden Verkehrsunternehmer unter denselben Bedingungen wie auf die heimischen Unternehmer anzuwenden, damit jede Diskriminierung aufgrund von Staatsangehörigkeit oder Niederlassungsort des Unternehmers ausgeschlossen ist. Diese Bedingungen sind häufig in den Verträgen oder Konzessionen betreffend den öffentlichen Personenkraftverkehr in den Mitgliedstaaten festgelegt.
Vorgesehen ist außerdem, daß ein gegebenenfalls zu leistender Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen allen betroffenen Gemeinschaftsunternehmern gewährt wird.

Artikel 4

Dieser Artikel regelt die Erteilung von Genehmigungen für die in Artikel 3 Absatz 2 vorgesehenen Kabotageleistungen, die in Verbindung mit grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten erbracht werden.

Grenzüberschreitender Linienverkehr mit Kraftomnibussen ist nach Artikel 4 Absatz 4 der Verordnung Nr. 684/92 genehmigungspflichtig. Die Art der Genehmigung, das Genehmigungsverfahren, die Gründe für die Ablehnung eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes und die Pflichten des Beförderungsunternehmens sind in den Artikeln 5 ff. der Verordnung Nr. 684/92 festgelegt.

Gemäß dem vorliegenden Vorschlag unterliegen Kabotageleistungen in Verbindung mit grenzüberschreitenden Diensten der Genehmigungspflicht. Die Notwendigkeit einer Genehmigung ist hier aus einer systemimmanenten Logik heraus gerechtfertigt, da auch der grenzüberschreitende Verkehrsdienst selbst genehmigungspflichtig ist.
Die Genehmigung wird von den zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaates, das heißt desjenigen Staates, in dem die Kabotage stattfindet, erteilt, im Unterschied zu Genehmigungen für grenzüberschreitende Verkehrsdienste, die im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, erteilt werden.
Die Gründe für die Ablehnung eines Genehmigungsantrags sind dieselben wie in der Verordnung Nr. 684/92, mit einer wichtigen Änderung:

- Der vorliegende Vorschlag greift den in Artikel 7 Absatz 4 Buchstabe b Ziffer ii der Verordnung Nr. 684/92 genannten Ablehnungsgrund nicht auf, nach dem der Antrag abgelehnt werden kann, "wenn nachgewiesen wird, daß dieser Verkehrsdienst die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Eisenbahndienstes auf direkten Teilstrecken ernsthaft beeinträchtigen würde". Diese Formulierung wird deshalb nicht übernommen, damit der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Transportmitteln erhalten bleibt.

Die übrigen Bestimmungen im Artikel 4 sind der Verordnung Nr. 684/92 zum grenzüberschreitenden Verkehr entnommen.

Artikel 5

Dieser Artikel greift den Artikel 4 der für nichtig erklärten Verordnung Nr. 2454/92 in seiner Gesamtheit wieder auf und fügt einen neuen Aspekt hinzu. Die Kabotage im Linienverkehr gemäß Artikel 3 Absatz 3 unterliegt vorbehaltlich der Anwendung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaates über die zu bedienenden Verbindungen, die Regelmäßigkeit, Beständigkeit und Häufigkeit des Verkehrs sowie über die Streckenführung.
Ein gegebenenfalls zu leistender Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen wird allen betroffenen Gemeinschaftsunternehmern gewährt.

Artikel 6, 7, 8, 9, 10, 11 und 12

Diese Artikel nehmen die entsprechenden Vorschriften der für nichtig erklärten Verordnung Nr. 2454/92 mit sehr geringen Anpassungen, die an ihrer Substanz nichts ändern, nahezu in ihrer Gesamtheit wieder auf.

VERORDNUNG (EG) Nr. ... DES RATES

vom ...

über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind

VERORDNUNG (EG) Nr. ... DES RATES

vom

über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 des Rates zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, ist vom Europäischen Gerichtshof durch Urteil vom 1. Juni 1994[8] wegen Verletzung einer wesentlichen Formvorschrift während des Rechtsetzungsverfahrens für nichtig erklärt worden.

Die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik schließt nach Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b des Vertrages unter anderem die Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, ein.

Die nach Artikel 59 des Vertrages vorgesehene Aufhebung der Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs innerhalb der Gemeinschaft muss für den Verkehrsbereich nach Artikel 61 Absatz 1 des Vertrages im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik geschehen.

Der Gerichtshof hat befunden[9], daß zu den Pflichten des Rates aus Artikel 75 Absatz 1 Buchstaben a und b auch die Pflicht gehört, die Dienstleistungsfreiheit im Verkehr einzuführen; der Umfang dieser Pflicht ist im Vertrag klar festgelegt.

Die genannte Bestimmung beinhaltet die Beseitigung aller Beschränkungen für Erbringer von Dienstleistungen aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder des Umstandes, daß sie in

8 Urteil vom 1. Juni 1994 in der Rechtssache C-388/92 Parlament gegen Rat.

9 Urteil vom 22. Mai 1985 in der Rechtssache 13/83 Parlament gegen Rat.

einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll, ansässig sind.

Die Verwirklichung des Binnenmarktes und die Aufhebung der Kontrollen an den Binnengrenzen bringt eine Zunahme des innergemeinschaftlichen Verkehrs mit sich.

Es ist erforderlich, für alle Formen der Kabotage im Personenkraftverkehr Regeln aufzustellen.

Es empfiehlt sich festzulegen, welche Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats für die Kabotage gelten.

Es müssen Bestimmungen erlassen werden, um bei einer ernsten Störung in den betreffenden Verkehrsmarkt eingreifen zu können.

Es ist zweckmäßig, daß sich die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die ordnungsgemäße Anwendung dieser Verordnung, insbesondere bei der Ahndung von Verstößen, gegenseitig Amtshilfe leisten.

Es obliegt den Mitgliedstaaten, die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Maßnahmen zu treffen.

Die Anwendung dieser Verordnung ist auf der Grundlage eines von der Kommission zu erstellenden Berichts zu verfolgen -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Jeder gewerbliche Personenkraftverkehrsunternehmer, der

- in einem Mitgliedstaat, nachstehend als "Niederlassungsmitgliedstaat" bezeichnet, in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften niedergelassen ist und

- in diesem Staat entsprechend den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft die Genehmigung zur Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers im grenzüberschreitenden Verkehr erhalten hat,

ist nach Maßgabe dieser Verordnung und ohne Diskriminierung aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder seines Niederlassungsortes zum zeitweiligen Personenkraftverkehr in einem anderen Mitgliedstaat, nachstehend als "Aufnahmemitgliedstaat" bezeichnet, zugelassen, ohne dort über einen Unternehmenssitz oder eine Niederlassung verfügen zu müssen.

Dieser innerstaatliche Verkehr wird nachstehend als "Kabotage" bezeichnet.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. "Linienverkehr" die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Linienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Buchungspflicht für jedermann zugänglich;

2. "grenzüberschreitender Linienverkehr" den Verkehr nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates[10];

3. "Sonderform des Linienverkehrs" die regelmäßige Beförderung bestimmter Fahrgastgruppen unter Ausschluß anderer Fahrgäste, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können.

   Zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählen insbesondere:

   a) die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte,
   b) die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt,
   c) die Beförderung von Angehörigen der Streitkräfte und ihren Familien zwischen Herkunftsland und Stationierungsort.

   Die Regelmäßigkeit der Sonderformen des Linienverkehrs wird nicht dadurch berührt, daß der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Nutzer angepaßt wird;

4. "Gelegenheitsverkehr" den Verkehr, der weder der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs noch der des grenzüberschreitenden Linienverkehrs entspricht. Dieser Verkehr ist auch dann noch Gelegenheitsverkehr, wenn er mit einer gewissen Häufigkeit durchgeführt wird;

5. "Fahrzeuge" die Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen - einschließlich des Fahrers - zu befördern.

Artikel 3

Ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung ist die Kabotage für folgende Verkehrsformen zugelassen:

1. die Sonderformen des Linienverkehrs und den Gelegenheitsverkehr;

---

10 ABl. Nr. L 74 vom 20.3.1992, S.1.

2. den in Artikel 2 Nummer 1 definierten Linienverkehrs, sofern dieser von einem im Aufnahmemitgliedstaat nicht ansässigen Unternehmen in Verbindung mit einem grenzüberschreitenden Linienverkehrsdienst entsprechend der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates durchgeführt wird;

3. Andere Formes des Linienverkehrs.

Artikel 4

(1) Die Genehmigung für die Durchführung der Kabotage nach Artikel 3 Nummer 2 muß bei der zuständigen Behörde des Aufnahmemitgliedstaats beantragt werden.

(2) Der Genehmigungsantrag kann abgelehnt werden,

a) wenn die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats nachweist, daß der betreffende Kabotagedienst das Bestehen der bereits genehmigten Liniendienste unmittelbar gefährden würde, es sei denn, diese Liniendienste werden nur von einem einzigen Verkehrsunternehmer oder einer einzigen Gruppe von Verkehrsunternehmern durchgeführt, oder
b) wenn die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats nachweist, daß der betreffende Kabotagedienst nur auf die einträglichsten Liniendienste der jeweiligen Verbindungen abzielt.

Bietet ein Verkehrsunternehmer niedrigere Preise als andere Kraftverkehrsunternehmer an oder wird die betreffende Verbindung bereits von anderen Kraftverkehrsunternehmern bedient, so rechtfertigt dies allein noch keine Ablehnung des Antrags.

Artikel 7 Absatz 4 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 gilt sinngemäß für Kabotagegenehmigungsanträge für die in Artikel 3 Nummer 2 dieser Verordnung genannten Liniendiensten.

Die Ablehnung eines Antrags ist zu begründen.

Die zuständige Behörde darf Anträge nur aus Gründen ablehnen, die mit dieser Verordnung vereinbar sind.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten den Verkehrsunternehmern die Möglichkeit, im Fall einer Ablehnung ihres Genehmigungsantrags ihre Rechte geltend zu machen.

(4) Die Genehmigung wird auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt; sie ist nicht übertragbar. Der Unternehmer, der die Genehmigung erhalten hat, kann den Verkehrsdienst jedoch mit Einverständnis der zuständigen Behörde des Aufnahmemitgliedstaats durch den Unterauftragnehmer durchführen lassen, der zur Durchführung des in Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 genannten grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes berechtigt ist. In

diesem Fall müssen der Name des Unterauftragnehmers und seine Funktion als Unterauftragnehmer in der Genehmigung angegeben werden. Der Unterauftragnehmer muß den Anforderungen des Artikels 1 genügen.

Bei für den Betrieb von Kabotagelinienverkehr gebildeten Unternehmensvereinigungen wird die Genehmigung auf den Namen aller Unternehmen ausgestellt. Sie wird dem geschäftsführenden Unternehmen mit Durchschriften für die anderen Unternehmen ausgehändigt. In der Genehmigung des Kabotagedienstes werden die Namen aller Betreiber angegeben.

(5) Die maximale Gültigkeitsdauer der Genehmigung beträgt fünf Jahre. Keinesfalls darf diese Genehmigung länger gelten als die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Verkehrsdienst, in dessen Rahmen der Kabotagedienst erbracht wird.

(6) Der Betreiber eines Kabotageliniendienstes muß außer im Fall höherer Gewalt während der Geltungsdauer der Genehmigung alle notwendigen Maßnahmen zur Sicherstellung einer Verkehrsbedienung treffen, die den Anforderungen hinsichtlich Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Beförderungskapazität sowie den übrigen Bedingungen der zuständigen Behörde des Aufnahmestaates bezüglich Streckenführung, Haltestellen, Fahrplan und Gültigkeitsdauer der Genehmigung entspricht. Diese Bedingungen dürfen nicht ungünstiger sein als die für von ansässigen Verkehrsunternehmern durchgeführten Liniendienste.

(7) Die Genehmigung oder eine beglaubigte Abschrift muß im Fahrzeug mitgeführt werden.

(8) Nach Anhörung der Mitgliedstaaten bestimmt die Kommission, nach welchem Muster die Genehmigunganträge für Kabotageliniendienste und die Genehmigungen selbst ausgefertigt werden müssen, und legt die Verwendungsmodalitäten fest.

Artikel 5

(1) Vorbehaltlich der Anwendung der Gemeinschaftsregelung unterliegt die Durchführung der Kabotage nach Artikel 3 den Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats in folgenden Punkten:

a) Preise und Bedingungen des Beförderungsvertrags;

b) Fahrzeuggewichte und -abmessungen; diese Gewichte und Abmessungen dürfen gegebenenfalls die im Niederlassungsmitgliedstaat des Verkehrsunternehmers geltenden, keinesfalls aber die in der Konformitätsbescheinigung vermerkten Werte überschreiten;

c) Beförderung bestimmter Personengruppen, namentlich Schüler, Kinder und Körperbehinderte;

d) Lenk- und Ruhezeiten;

e) Mehrwertsteuer auf Beförderungen. Dabei gelten für Leistungen gemäß Artikel 1 dieser Verordnung die Bestimmungen des Artikels 21 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 77/388/EWG des Rates vom 17. Mai 1977 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Umsatzsteuern - Gemeinsames Mehrwertsteuersystem: einheitliche steuerpflichtige Bemessungsgrundlage[11];

(2) Für die Durchführung der Kabotage bei den Diensten gemäß Artikel 3 Nummer 3 gelten vorbehaltlich der Anwendung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften die Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaates über die zu bedienenden Verbindungen, die Regelmäßigkeit, Beständigkeit und Häufigkeit des Verkehrs sowie über die Streckenführung.
Ein gegebenfalls zu leistender Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen wird allen betroffenen Gemeinschaftsunternehmern gewährt.

(3) Für die bei der Kabotage eingesetzten Fahrzeuge gelten dieselben technischen Bau- und Ausrüstungsnormen wie für die zum grenzüberschreitenden Verkehr zugelassenen Fahrzeuge.

(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten einzelstaatlichen Vorschriften müssen von den Mitgliedstaaten auf die nichtansässigen Verkehrsunternehmer genauso angewandt werden wie auf die eigenen Staatsangehörigen, damit jede offenkundige oder versteckte Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes wirksam ausgeschlossen ist.

(5) Wird aufgrund der Erfahrungen festgestellt, daß das Verzeichnis der in Absatz 1 genannten Punkte, bei denen die Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats gelten, zu ändern ist, so trifft der Rat mit qualifizierter Mehrheit in Zusammenarbeit mit dem Parlament auf Vorschlag der Kommission eine entsprechende Entscheidung.

Artikel 6

Der Niederlassungsmitgliedstaat stellt Verkehrsunternehmern, die die in Artikel 1 festgelegten Voraussetzungen erfüllen, auf Antrag eine Bescheinigung nach dem Muster aus, das die Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten festlegt.

Die in diesem Staat zur Ausstellung der Bescheinigung befugte Behörde bzw. Stelle ist auch für die vorübergehende oder endgültige Einziehung der Bescheinigung, insbesondere im Rahmen der Sanktionen gemäß Artikel 11 Absatz 4, zuständig.

Diese Bescheinigung oder eine beglaubigte Abschrift ist im Fahrzeug mitzuführen und den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

---

11 ABl. Nr. L 145 vom 13.6.1977, S. 1, zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/680/EWG - ABl. Nr. L 376 vom 31.12.1991, S. 1.

Artikel 7

(1) Bei Kabotagediensten im Gelegenheitsverkehr ist im Fahrzeug ein Kontrollpapier, das Fahrtenblatt, mitzuführen, das den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen ist.

(2) Das Fahrtenblatt, dessen Muster von der Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten festgelegt wird, muß folgende Angaben enthalten:

a) Ausgangs- und Bestimmungsort der Fahrt;

b) Zeitpunkt des Beginns und der Beendigung der Fahrt.

(3) Die Fahrtenblätter werden in Heften ausgegeben, die einen amtlichen Vermerk der zuständigen Behörde bzw. Stelle des Niederlassungsmitgliedstaats tragen. Das Muster des Fahrtenblattheftes wird von der Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten festgelegt.

(4) Bei den Sonderformen des Linienverkehrs gilt der Vertrag zwischen dem Verkehrsunternehmer und dem Veranstalter der Fahrt oder eine beglaubigte Abschrift des Vertrages als Kontrollpapier.

Dennoch muß das Fahrtenblatt in Form einer monatlichen Übersicht ausgefüllt werden.

(5) Die verwendeten Fahrtenblätter sind an die zuständige Behörde bzw. Stelle des Niederlassungsmitgliedstaats gemäß den von dieser festzulegenden Bedingungen zurückzusenden.

Artikel 8

(1) Die zuständige Behörde bzw. Stelle eines jeden Mitgliedstaats übermittelt der Kommission nach jedem Vierteljahr innerhalb einer Frist von drei Monaten, die die Kommission im Fall des Artikels 9 auf einen Monat verkürzen kann, Angaben zu den in dem betreffenden Vierteljahr von den ansässigen Verkehrsunternehmern als Sonderformen des Linienverkehrs oder als Gelegenheitsverkehr durchgeführten Kabotagediensten.

Diese Mitteilung erfolgt mittels einer Übersicht nach dem Muster, das die Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten festlegt.

(2) Die zuständige Behörde des Aufnahmemitgliedstaats übermittelt der Kommission einmal jährlich eine statistische Übersicht über die Zahl der Genehmigungen für Kabotageliniendienste nach Artikel 3 Nummern 2 und 3.

(3) Die Kommission legt den Mitgliedstaaten umgehend eine zusammenfassende Übersicht vor, die sie anhand der ihr gemäß Absatz 1 übermittelten Angaben erstellt.

Artikel 9

(1) Im Fall einer ernsten Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geographischen Gebiets, die auf die Kabotage zurückzuführen ist oder durch sie verschärft wird, kann sich jeder Mitgliedstaat an die Kommission wenden, damit Schutzmaßnahmen getroffen werden; der Mitgliedstaat übermittelt der Kommission dabei die erforderlichen Angaben und teilt ihr mit, welche Maßnahmen er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmer zu treffen gedenkt.

(2) Im Sinne des Absatzes 1 ist

- "ernste Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geographischen Gebiets" das Auftreten marktspezifischer Probleme, die zu einem möglicherweise anhaltenden deutlichen Angebotsüberhang führen könnten, der das finanzielle Gleichgewicht und das Überleben zahlreicher Personenkraftverkehrsunternehmen gefährden würde;

- "geographisches Gebiet" ein Gebiet, das das gesamte Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder einen Teil davon umfaßt oder sich auf das gesamte Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten oder auf einen Teil davon erstreckt.

(3) Die Kommission prüft den Fall, entscheidet nach Anhörung des in Artikel 10 genannten beratenden Ausschusses innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Mitgliedstaats, ob Schutzmaßnahmen erforderlich sind, und ordnet diese gegebenenfalls an.

Die gemäß diesem Artikel getroffenen Maßnahmen dürfen höchstens sechs Monate in Kraft bleiben; ihre Geltungsdauer kann einmal um höchstens sechs Monate verlängert werden.

Die Kommission teilt den Mitgliedstaaten und dem Rat die gemäß diesem Absatz getroffenen Entscheidungen unverzüglich mit.

(4) Beschließt die Kommission Schutzmaßnahmen, die einen oder mehrere Mitgliedstaaten betreffen, so sind die zuständigen Behörden dieser Mitgliedstaaten gehalten, entsprechende Maßnahmen bezüglich der in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmer zu ergreifen; sie setzen die Kommission davon in Kenntnis.

Diese Maßnahmen werden spätestens ab dem Tag angewandt, an dem auch die von der Kommission beschlossenen Schutzmaßnahmen angewandt werden.

(5) Jeder Mitgliedstaat kann binnen dreißig Tagen nach Mitteilung einer nach Absatz 3 getroffenen Entscheidung der Kommission den Rat mit dieser Entscheidung befassen.

Der Rat kann mit qualifizierter Mehrheit innerhalb von dreißig Tagen nach Befassung durch einen Mitgliedstaat bzw. - bei Befassung durch mehrere Migliedstaaten - nach der ersten Befassung eine anderslautende Entscheidung treffen.

Für die Entscheidung des Rates gelten die Gültigkeitsbegrenzungen nach Absatz 3 Unterabsatz 2.

Die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten sind gehalten, Maßnahmen gleicher Wirkung bezüglich der in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmer zu ergreifen; sie setzen die Kommission hiervon in Kenntnis.

Befindet der Rat innerhalb der in Unterabsatz 2 genannten Frist nicht über die Entscheidung der Kommission, so wird diese endgültig.

(6) Ist die Kommission der Auffassung, daß die Geltungsdauer der nach Absatz 3 getroffenen Maßnahmen verlängert werden muß, so unterbreitet sie dem Rat einen Vorschlag; der Rat beschließt hierüber mit qualifizierter Mehrheit.

Artikel 10

Die Kommission wird von einem beratenden Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Aufgabe des Ausschusses ist die Beratung der Kommission

- bei einem Antrag eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 9 Absatz 1;

- bei den zur Behebung der ernsten Marktstörung bestimmten Maßnahmen nach Artikel 9, insbesondere hinsichtlich der praktischen Durchführung dieser Maßnahmen.

Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 11

(1) Die Mitgliedstaaten leisten einander Amtshilfe bei der Anwendung dieser Verordnung.

(2) Unbeschadet einer etwaigen strafrechtlichen Verfolgung kann der Aufnahmemitgliedstaat gegen einen nichtansässigen Verkehrsunternehmer, der

anläßlich einer Kabotagefahrt in seinem Hoheitsgebiet gegen diese Verordnung oder gegen gemeinschaftliche oder einzelstaatliche Verkehrsvorschriften verstoßen hat, Sanktionen verhängen.

Diese Sanktionen werden unter Ausschluß jeder Diskriminierung gemäß Absatz 3 verhängt.

(3) Die in Absatz 2 genannten Sanktionen können insbesondere in einer Verwarnung oder, bei schweren oder wiederholten Verstößen, in einem zeitweiligen Verbot von Kabotagefahrten in dem Aufnahmemitgliedstaat, in dem der Verstoß begangen wurde, bestehen.

Bei Vorlage einer gefälschten Bescheinigung, Genehmigung oder beglaubigten Abschrift wird diese sofort eingezogen und gegebenenfalls baldmöglichst der zuständigen Behörde des Niederlassungsmitgliedstaats des Verkehrsunternehmens übermittelt.

(4) Die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats unterrichten die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats über die festgestellten Verstöße und die gegen den Verkehrsunternehmer verhängten Sanktionen; bei schweren oder wiederholten Verstößen können sie bei dieser Unterrichtung die Verhängung einer Sanktion beantragen.

Bei einem schweren oder wiederholten Verstoß prüfen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, ob eine angemessene Sanktion gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer angewandt werden sollte; sie berücksichtigen dabei eine möglicherweise im Aufnahmemitgliedstaat verhängte Sanktion und vergewissern sich, daß die gegen den betreffenden Verkehrsunternehmer verhängten Sanktionen insgesamt in einem angemessenen Verhältnis zu dem Verstoß bzw. zu den Verstößen stehen.

Die von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats nach Anhörung der zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats verhängte Sanktion kann auch den Entzug der Genehmigung zur Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmens umfassen.

Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats können ferner den betreffenden Verkehrsunternehmer in Anwendung ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften vor eine zuständige nationale Instanz laden.

Sie unterrichten die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats über die gemäß diesem Absatz getroffenen Entscheidungen.

Artikel 12

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß die Verkehrsunternehmer die Möglichkeit haben, Rechtsmittel gegen jede gegen sie verhängte verwaltungsrechtliche Sanktion einzulegen.

Artikel 13

Die Kommission erstattet dem Rat vor dem 31. Dezember 1999 Bericht über die Anwendung dieser Verordnung, insbesondere über die Auswirkungen der Kabotage auf den innerstaatlichen Verkehrsmarkt.

Artikel 14

Die Mitgliedstaaten erlassen rechtzeitig die Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieser Verordnung. Sie teilen sie der Kommission mit.

Artikel 15

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung *im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Sie gilt ab 1. Januar 1996.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates
Der Präsident

ERWARTETE AUSWIRKUNGEN DER VORGESCHLAGENEN VERORDNUNG AUF DIE UNTERNEHMEN, INSBESONDERE AUF DIE KLEINEN UND MITTLEREN BETRIEBE

Titel der vorgeschlagenen Verordnung:
Verordnung des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind.

Der Vorschlag

1. Ist in Anbetracht des Subsidiaritätsprinzips tatsächlich eine Gemeinschaftsvorschrift erforderlich? Welches sind die angestrebten Ziele?

Die diesbezüglichen Gemeinschaftsvorschriften beruhen auf Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b des Vertrages, nach dem die Gemeinschaft die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, festlegt. Mit Vollendung des Binnenmarktes ist auch der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit verwirklicht worden, der für den Verkehr bedeutet, daß jegliche Diskriminierung gegenüber dem Erbringer von Dienstleistungen aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder seines Niederlassungsortes unterbleiben muß.

Die vorgeschlagene Verordnung soll die Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, ersetzen, die der Gerichtshof am 1. Juni 1994 wegen eines Verfahrensfehlers für nichtig erklärt hat.

Der neue Text ist überarbeitet worden, um den seit der Vollendung des Binnenmarktes erzielten Fortschritten im Verkehrssektor in vollem Umfang Rechnung zu tragen. In dem neuen Vorschlag werden zwar die meisten Bestimmungen der Verordnung 2454/92 übernommen, einige Beschränkungen bezüglich der Sonderformen des Linienverkehrs jedoch aufgehoben und im Linienverkehr unter bestimmten Bedingungen die Kabotage eingeführt.

Auswirkungen auf die Unternehmen

2. Welche Art von Unternehmen ist betroffen?

- Wirtschaftszweige:
  die gewerblichen Personenkraftverkehrsunternehmer, die in ihren jeweiligen Niederlassungsmitgliedstaaten zur Ausübung des Berufs im grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen sind.
- Größe der Unternehmen (Anteil der kleinen und mittleren Betriebe):

Von der vorgeschlagenen Verordnung sind unabhängig von ihrer Größe alle Unternehmen unterschiedslos betroffen. Etwa 80 % der Straßentransportunternehmen sind mittelständische Unternehmen.

- Konzentrieren sich diese Unternehmen in bestimmten Gebieten der Gemeinschaft? der Anteil der mittelständischen Betriebe ist in den südlichen Mitgliedstaaten relativ hoch.

3. Müssen die Unternehmen besondere Maßnahmen ergreifen, um der vorgeschlagenen Verordnung nachzukommen?

Nein

4. Wie dürfte sich die vorgeschlagene Verordnung auswirken?

- auf die Beschäftigung:
Die Kabotage eröffnet dem Busverkehr neue Perspektiven und wird mittelfristig neue Arbeitsplätze in diesem Wirtschaftszweig schaffen.
- auf die Investitionen und auf die Gründung neuer Unternehmen:
Die Unternehmen werden sich im Binnenmarkt und im Europäischen Wirtschaftsraum mit seinen 370 Millionen Einwohnern entfalten können. Aufgrund der Größe dieses Marktes sind zweifellos zusätzliche Investitionen seitens der bestehenden Unternehmen erforderlich und sicherlich auch die Gründung weiterer Busunternehmen.
- auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen:
Dank der Kabotage erhalten auch gebietsfremde Unternehmen Zugang zu den verschiedenen nationalen Personenkraftverkehrsmärkten in der Europäischen Union und im Europäischen Wirtschaftsraum. Sie können ihre Dienste somit dort erbringen, wo sich dazu Möglichkeiten ergeben. Es steht außer Frage, daß sich ein Markt mit 370 Millionen Einwohnern positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Unternehmen auswirken wird, aber auch auf die Bürger, die ungeachtet ihres Wohnortes unter mehr Fortbewegungsmitteln auswählen können.

5. Enthält die vorgeschlagene Verordnung Bestimmungen, mit denen der besonderen Situation der kleinen und mittleren Betriebe Rechnung getragen wird (reduzierte oder differenzierte Anforderungen)?

Nein

Konsultation

6. Liste der Organisationen, die zu dem Vorschlag konsultiert worden sind, und die wichtigsten dabei von ihnen vertretenen Auffassungen

Da die vorgeschlagene Verordnung die Verordnung (EWG) Nr. 2454/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen innerhalb eines

Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, ablösen soll, die vom Gerichtshof am 1. Juni 1994 wegen eines Verfahrensfehlers für nichtig erklärt worden ist, und da der neue Vorschlag fast alle Bestimmungen der alten übernimmt, war eine Konsultationssitzung mit den berufsständischen Organisationen nicht erforderlich.

ISSN 0256-2383

KOM(95) 729 endg.

DOKUMENTE

DE **07 06**

Katalognummer : CB-CO-95-763-DE-C

ISBN 92-77-98700-6

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg



Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333